



Daniel Linder
Tfn 08-508 272 56

Till
Stadsbyggnadsnämnden

Redovisning av plansamråd och ställningstagande inför utställning av förslag till detaljplan för Hornsbergs bussdepå m.m. i stadsdelen Kristineberg

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet och uppdrar åt kontoret att ställa ut planförslaget.

Susanne Lindh

Torsten Malmberg

Katrin Berkefelt

Sammanfattning

Hornsbergs bussdepå upptar idag ett stort markområde vid Lindhagensgatan. Enligt programmet för stadsutvecklingsområdet Nordvästra Kungsholmen ska depåtomten på sikt bebyggas med kontor och bostäder. Planförslaget möjliggör en ny bussdepå, i huvudsak under Kristinebergs idrottsplats. Förslaget möjliggör vidare nya kontor väster om Essingeleden, samt en utökad allmän park. Genom förslaget läggs grunden för en ny stadsstruktur mellan Essingeleden, Lindhagensgatan, Nordenflychtsvägen och Hjalmar Söderbergs Väg.

Samråd om planförslaget pågick under försommaren 2010. Samrådsutfallet var blandat. Flertalet var positiva till förslaget att behålla bussdepån i området och integrera den i en ny stadsstruktur. Den kritik som framförts riktades bl.a. mot förslaget att höja idrottsplanen med drygt tre meter, vilket ansågs skapa en barriär i stadslandskapet.

Stadsbyggnadskontoret anser att förslaget skapar möjligheter för en öppnare och mer varierad stadsmiljö i området, samtidigt som de viktiga verksamheterna vid Hornsbergs bussdepå och Kristinebergs idrottsplats kan vara kvar. Genom att integrera bostäder, kontor och andra verksamheter skapas förutsättningar för en levande stadsmiljö med bra underlag för lokal service. Kontoret bedömer att det finns mycket starka allmänna intressen som talar för planförslaget, varför huvud dragen bör ligga fast. I vissa avseenden förespråkar kontoret att förslaget justeras, t.ex. bör bussdepåns och idrottsplanens framtida höjd sänkas i förhållande till samrådsförslaget.

Bilaga: Samrådsredogörelse, daterad 2011-02-23

Utlåtande

Bakgrund och syfte

Västra Kungsholmen utpekats i översiktsplanen som ett stadsutvecklingsområde. Ett program för området antogs av stadsbyggnadsnämnden 2002.

Hornsbergs bussdepå ägs av AB Storstockholms Lokaltrafik, SL. Depån har funnits på platsen sedan 1930-talet. Depåområdet upptar en stor och centralt belägen markyta på västra Kungsholmen. Enligt programmet för stadsutvecklingsområdet ska depåtomten bebyggas med kontor och bostäder.



Planområdet och dess omgivning (planområdet markerat med svart)

Syftet med planförslaget är att pröva lämpligheten med följande bebyggelse och markanvändning:

1. En ny bussdepå, som i huvudsak placeras under Kristinebergs idrottsplats
2. Nya kontor väster om Essingeleden
3. En utökad allmän park
4. Ett effektiviserat idrottsområde

Genom planförslaget läggs grunden för en ny stadsstruktur mellan Essingeleden, Lindhagensgatan, Nordenflychtsvägen och Hjalmar Söderbergs Väg.

Tidigare beslut i stadsbyggnadsnämnden

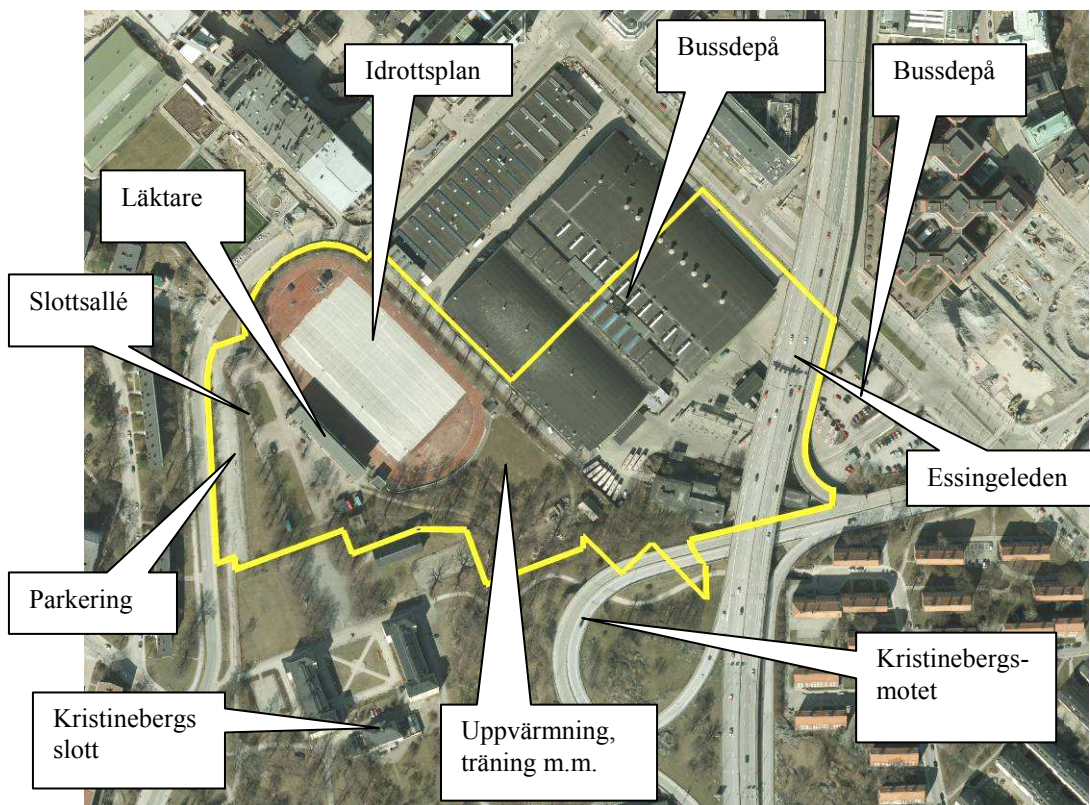
Stadsbyggnadsnämnden antog, vilket framgår ovan, 2002 ett program för stadsutvecklingsområdet Nordvästra Kungsholmen.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 3 april 2008 att planarbetet skulle påbörjas.

Förutsättningar

Befintlig markanvändning och bebyggelse m.m.

Planområdet domineras idag av Hornsberg bussdepå, vars storlek ungefär motsvarar Vasaparken. Essingeleden passerar på bro över bussdepåns område.



Flygbild med nuvarande markanvändning (planområdet illustrerat med gult)

Bussdepån uppfördes under 1930-talen i en tidstypisk funktionalistisk arkitektur. Depåbyggnaderna har under de senaste decennierna kraftigt förändrats. Den lätta, funktionalistiska arkitekturen har därigenom förvanskats. Stadsmuseet har bedömt att depåbyggnaderna har positiv betydelse för stadsbilden och/eller visst kulturhistoriskt värde (gulklassning).



Ursprunglig och befintlig bussdepå (foton: Spårvägmuseet och Tomasz Pydzik)

Kristinebergs idrottsplats används för förenings- och skolverksamhet inom fotboll och friidrott. Idrottsområdet är inhägnat, men är dagtid öppet för allmänheten.

Idrottsplatsen uppfördes under 1930-talet. Anläggningen anlades delvis i allén, som ursprungligen förband Kristinebergs slott med Ulvsundasjön. Idrottsplatsens läktare, som utvändigt är mycket välbevarad, är uppförd i tidstypisk funktionalistisk arkitektur. Stadsmuseet har bedömt att idrottsplatsen är kulturhistoriskt särskilt värdefull (grönklassning).



Bild från invigningen av idrottsplatsen den 25 maj 1933. (Stockholms stadsarkiv)

Söder om idrottsplatsen ligger Kristinebergs slott. På platsen har det funnits herrgårdsbyggnader sedan mitten av 1600-talet. En lindallé, som ursprungligen förband slottet med Drottningholmsvägen respektive Ulvsundasjön, ingår i slottsmiljön. Slottsbyggnaderna ligger utanför planområdet, men delar av slottsparken ingår i planförslaget.

Söder om Hornsbergs bussdepå ligger Kristinebergsmotet (Trafikplats Lindhagensgatan). Trafikmotet, som knyter Essingeleden till Lindhagensgatan, upptar stora markområden i Kristinebergsparken. Ett planförslag som innebär att trafikplatsen blir väsentligt mindre, ställdes ut i slutet av 2010. Stadsbyggnadsnämnden förväntas besluta om godkännande av förslaget under mars eller april 2011.

Topografi, natur och rekreation

Marken inom planområdet är kuperad. De lägst belägna partierna finns vid korsningen mellan Nordenflychtsvägen och Elersvägen. Områdets högst belägna delar finns i Kristinebergsparken. Höjdskillnaderna ger särskilda förutsättningar för idrottsplatsen. Marken lutar längs idrottsplanens långsidor, från Nordenflychtsvägen upp mot Kristinebergsparken. Planen, som inte kan följa terrängens lutning, ligger som mest ca två meter ovanför Nordenflychtsvägen. Mot Kristinebergsparken ligger planen däremot lägre än omgivningen.

I Kristinebergsparken finns många gamla ekar. Till dessa träd hör en stor biologisk mångfald med bl.a. insekter, svampar och mossor. I en inventering av Stockholms ekmiljöer från 2007 anges att ekarna har mycket höga naturvärden. Idrottsplatsens ena långsida och kortsida kantas av en rad med lindar. Även slottsallén består av lindar.

Kombinationen av värdefull kultur- och naturmiljö samt idrottsanläggningen ger området mycket stor potential för rekreation. Bortsett från idrottsplatsen utnyttjas dock rekreationsmöjligheterna i nuläget relativt lite. Anledningen är sannolikt att parkmiljön har ett bullerstört och otillgängligt läge, då den inramas av stora trafikleder samt den slutna depåtomten.

Samrådsförslaget

Stadsstruktur och indelning i detaljplaner

Planförslaget lägger grunden till en ny stadsstruktur i området. Förslaget har utformats enligt intentionerna i programmet för Nordvästra Kungsholmen. Följande mål i programmet har särskild betydelse för förslaget.

Planeringen ska möjliggöra en blandning av bostäder, verksamheter och service samt knyta samman områdets åtskilda öar av bebyggelse.

Stadsvärden ska skapas genom gaturum och kvarter i stenstadens traditionella skala och täthet. Bottenvåningar mot gatorna ska innehålla utåtriktade verksamheter.

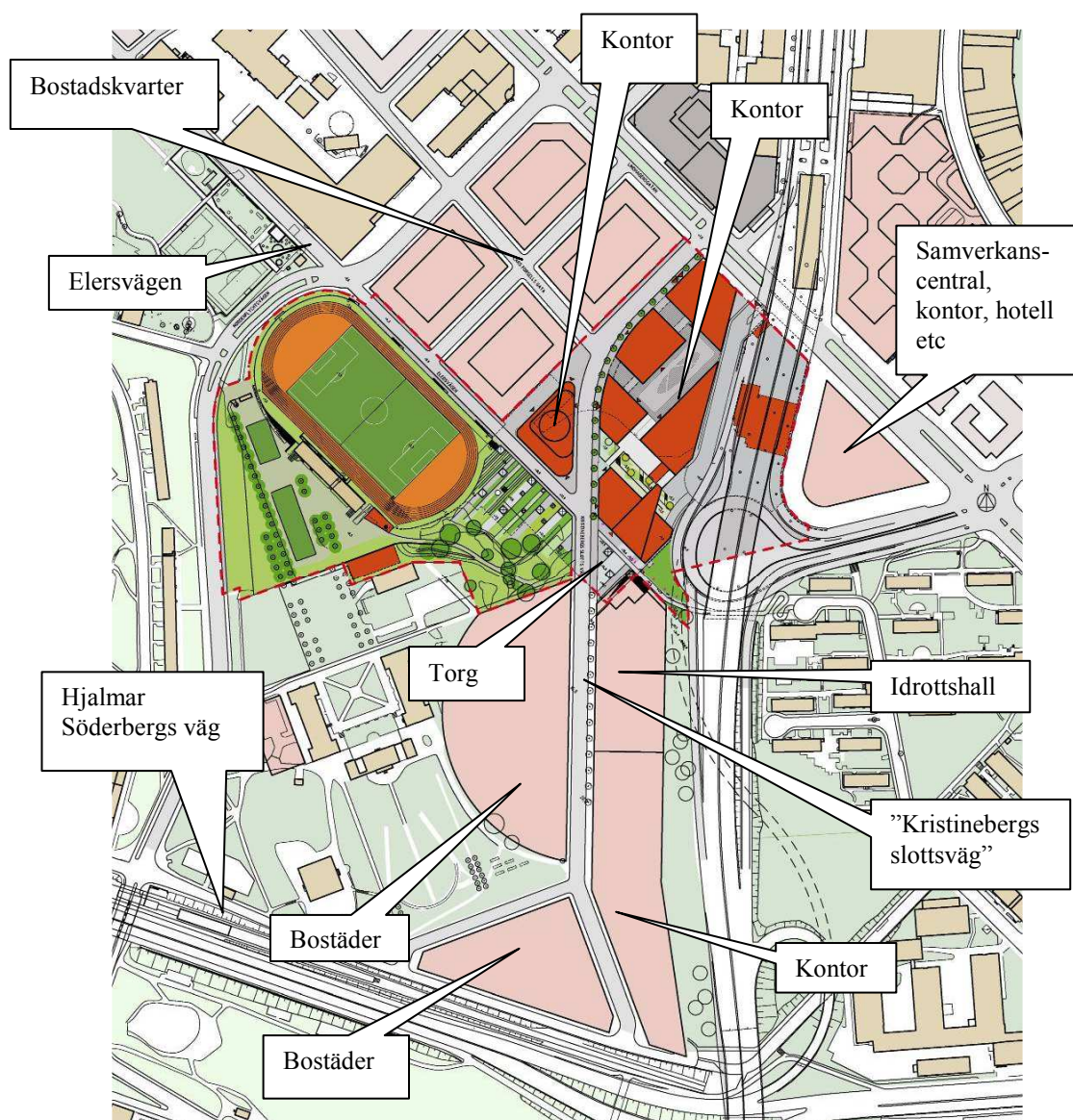
Den nya stadsväven ska präglas av kontinuitet. Gatunätet utformas med länkar till det befintliga gatusystemet. Kvarter ska nås från alla sidor genom dubbelriktade gator med två körfiler, gångbanor och kantstensparkering.

Kristinebergsparken ska bli områdets nya stadsdelspark genom att integrera slottsparken, idrottsplatsen och marken ner mot Ulvsundasjön. Den stora, sammanhängande parken ska balansera den stadsmässiga tätheten.

Kristinebergs idrottsplats utvecklas med nya förutsättningar till en attraktiv fritidsanläggning. Idrottsplatsen ska vara en central del av den nya stadsdelsparken.

Stadsstrukturen (se illustration på nästa sida) innebär att den nuvarande bussdepåtomtens nordvästra del bebyggs med fyra bostadskvarter. Tomtens östra del, invid Essingeleden, bebyggs med kontor, hotell eller dyl. Marken längs ledens västra sida, som idag upptas av Kristinebergsmotets ramper, bebyggs med kontor samt eventuellt en idrottshall. En ny gata med arbetsnamnet "Kristinebergs slottsväg" binder ihop Lindhagensgatan och Hjalmar Söderbergs väg. Längs gatans sydvästra del föreslås bostäder, liksom norr om Hjalmar Söderbergs väg. Elersvägen och Lars Forssells gata förlängs fram till "Kristinebergs slottsväg". Ett torg placeras i Elersvägens fond.

Det aktuella området är stort och rymmer ett betydande antal projekt och aktörer. Planeringen och utbyggnaden kommer att ske under lång tid. Området behöver därför delas in i flera detaljplaner. Projektens inbördes samband och utbyggnadsordning avgör hur detaljplanerna delats in geografiskt och tidsmässigt. Detaljplaneringen har inletts med Kristinebergsmotet och Hornsbergs bussdepå, då dessa projekt frigör marken som ska bebyggas.



Förslag till ny stadsstruktur (planområdet markerat med rött). Bild: &Rundquist arkitekter

Ny bussdepå

Den föreslagna bussdepån har fyra huvudpartier:

1. Tankning och tvätt i markplan under Essingeledens bro
2. Bussuppställning under Kristinebergs idrottsplats
3. Verkstäder, personalparkering m.m. under delar av Kristinebergsparken samt under framtida kontorsbyggnader väster om Essingeleden
4. Kontors- och personalutrymmen i byggnaderna väster om Essingeleden

Förslaget medför att idrottsplanens nivå behöver höjas. Anledningen till detta är dels behovet av dagsljus i depån och dels att grundvattennivån ligger relativt högt. Ju djupare ner under grundvattnet depån förläggs, desto mer komplicerad blir den att bygga. Mot Nordenflychtsvägen kommer depåverksamheten att annonsera sig med glasfasader. Längs idrottsplanens långsidor avtar anläggningens höjd över

omgivande mark successivt. Samrådsförslaget innebar att idrottsplanens nivå höjs med drygt tre meter.

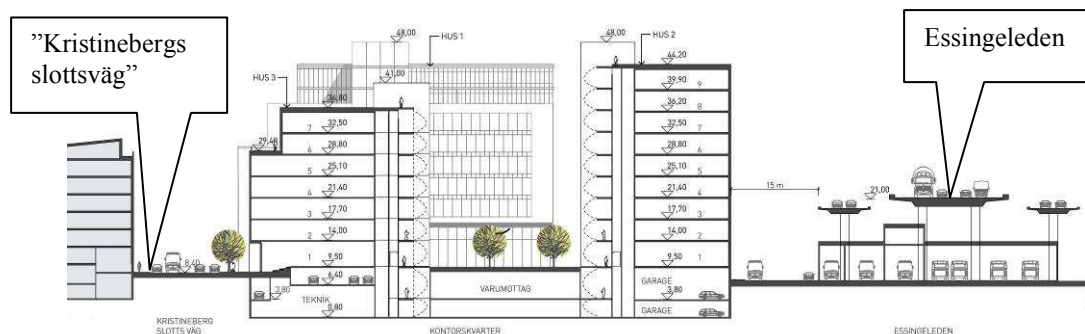


Bussdepå och idrottsplats från Kristinebergs strandpark. Samrådsförslaget, utan den sänkning som föreslås nedan. (arkitekt: &Rundquist, bild: CAP AB)

De synliga delarna av bussdepån föreslås vara gestaltade med ett enhetligt tema som bidrar till förståelsen av anläggningens stora utbredning och som samtidigt ger depån en egen identitet. För att synliggöra depåverksamheten i stadsbilden och samtidigt möjliggöra dagsljus i den nedsänkta depån föreslås att fasaderna utformas med mycket glas.

Kontor

Planförslaget medger sex nya kontorsbyggnader väster om Essingeleden. Byggnaderna är ca nio våningar höga mot Essingeledens trafiklandskap och ca fem våningar plus indragna takvåningar mot de nya gatorna. Den förhöjda skalan mot leden är anpassad till den nyligen uppförda gallerian Lindhagen, på andra sidan Lindhagensgatan. Lokaler för butiker eller annan publik verksamhet ska inrymmas i kontorshusens bottenvåningar mot gator.



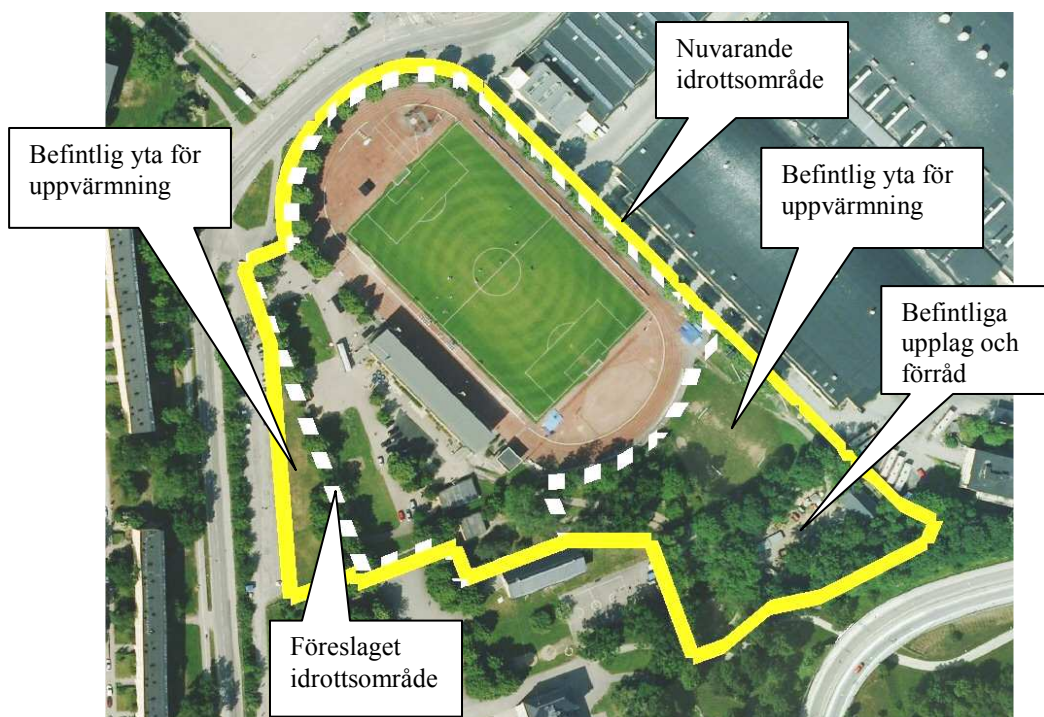
Principsektion genom kontorsbebyggelsen (Brunnberg & Forshed arkitektkontor)



Kontor vid "Kristinebergs slottsväg" (arkitekt: Brunnberg & Forshed, bild: CAP AB)

Kristinebergs idrottsplats

Planförslaget innebär att verksamheten vid Kristinebergs idrottsplats kan vara kvar, om än med något ändrade förutsättningar. I enlighet med programmet för stadsutvecklingsområdet utökas parkmarken, vilket delvis sker på bekostnad av idrottsmarken. Den idrottsmark som omvandlas till parkmark är området sydost om idrottsplatsen samt den västra halvan av slottssallén. Områdena används idag för uppvärmning, träning, upplag och förråd. En ny förrådsbyggnad föreslås i slänten söder om läktaren. Därtill föreslås en ny byggnad i två våningar sydost om läktaren. Byggnaden rymmer förråd, klubbhus och måldomartorn.



Befintligt (gult) och framtida (streckat) idrottsområde

Utökad parkmark

Förslaget innebär att den planlagda parkmarken i området utökas. Utökningen sker på mark som enligt gällande detaljplaner ska användas för idrott, parkering respektive allmänt ändamål. Syftet är att skapa en stor och tillgänglig stadsdelspark som balanserar den täta framtida bebyggelsen. Den nya parken ska binda samman Kristinebergs slott och Hornsbergs strand. Kvaliteter i den befintliga natur- och kulturmiljön ska tas tillvara och integreras i parken. Detta gäller bl.a. äldre träd, den kuperade terrängen samt slottsanläggningens formellt gestaltade parkmiljö.

Endast en del av den framtida stadsparken ingår i planförslaget. Arbete med ett program för hela den framtida parken öster om Nordenflychtsvägen pågår under exploateringskontorets ledning.

Utformning och gestaltning

Den närmare utformningen av byggnader och allmänna platser har ännu inte studerats. Ett gestaltningsprogram ska utarbetas till utställningen av planförslaget. Bussdepån och kontoren är anläggningar som ger betydande avtryck i stadsbilden. Mycket stora krav på arkitektonisk utformning och kvalitet ska därför ställas.

Gator, trafik och teknisk försörjning

De nya gatorna dimensioneras för att rymma dubbelriktad trafik samt angöring och kantstensparkering. Gatorna föreslås med hänsyn till terrängförhållandena få en högsta lutning om 5 %.

Befintligt parkeringsområde mellan Nordenflychtsvägen och idrottsplatsen omvandlas till park. Parkeringsplatserna ersätts delvis av ny kantstensparkering längs Nordenflychtsvägen.

Ett principförslag för framtida ledningsförläggning har tagits fram. Kombinationen av underbyggda gator, lutande terräng samt tillgänglighetskrav medför att utrymmet för ledningar blir begränsat i vissa avsnitt.

Konsekvenser för natur- och kulturvärden

Placeringen och utformningen av bussdepån har anpassats med hänsyn till de gamla ekarna i slottsparken. Trots detta medför förslaget att två ekar måste fällas. Om sprängning behövs vid bygget av depån finns risk att tre andra gamla ekar får nedsatt vitalitet. Viss risk för nedsatt vitalitet finns för ytterligare två ekar.

Planförslaget innebär att de lindar som omgärdar idrottsplatsen måste avverkas.

Förslaget innebär att samtliga befintliga byggnader inom dagens depåområde rivs. Idrottsplatsens läktare och biljettkiosker kan däremot bevaras.

Samråd, synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Samrådet

Samråd om planförslaget pågick under försommaren 2010. Endast ett fåtal boende deltog vid det samrådsmöte som anordnades. Ett separat informationsmöte med berörda idrottsföreningar hölls.

Ungefär 25 skriftliga svar inkom under samrådstiden, varav huvuddelen från remissinstanser. Samrådsutfallet var blandat. Många instanser var positiva till huvuddragen i förslaget, dvs. att behålla bussdepån i området och integrera den i en ny stadsstruktur. Den kritik som framfördes riktades i första hand mot förslaget att höja idrottsplanen med drygt tre meter, vilket ansågs skapa en barriär i stadslandskapet och försvåra driften av idrottsplatsen. I flera svar framfördes kritik mot att värdefulla lindar behöver avverkas. Redovisningen av konsekvenserna för gamla ekar ansågs otydlig.

Nedan följer ett urval av inkomna synpunkter samt kontorets ställningstaganden. Samtliga synpunkter redovisas i samrådsredogörelsen, som är en bilaga till detta utlåtande.

Bussdepåns och idrottsplanens framtida höjdläge

Kungsholmens stadsdelsnämnd framhåller att förslaget innebär att idrottsplanen höjer sig ytterligare flera meter, vilket kommer att ge betydande negativa konsekvenser för landskapsbilden oavsett gestaltning. *Skönhetsrådet* menar att höjningen av idrottsplanen medför en fysisk barriär mellan de två delarna av Kristinebergsparken, vilket inte är acceptabelt. En fullgod lösning kan inte uppnås enbart med gestaltningen av anläggningen. En djupare nedgrävning behöver prövas. *Stadsmuseet* påpekar att välbevarade läktare av Kristinebergs typ är ovanliga, även nationellt sett. Höjningen av idrottsplanen påverkar i synnerhet läktaren på ett negativt sätt. Byggnaden kommer att upplevas som nedsjunken och förlora sitt eleganta arkitektoniska uttryck. Om byggnaden nedmonteras och återmonteras på den nya höjdnivån, kommer autencitet, originalmaterial och patina gå förlorad.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att det finns en bred remisskritik mot förslaget att höja idrottsplanen med drygt tre meter. Det finns därför skäl att noga överväga en sänkning av bussdepåns – och därmed idrottsplanens – framtida höjdläge. Vidare finns ett behov av att sänka depån något för att erhålla ett större fritt utrymme mellan depåns underjordiska ”tak” och nivån på framtida gator i vissa lägen. Om det fria utrymmet inte ökar i dessa lägen försvåras förläggning, underhåll och förändring av ledningar.

Konsekvenserna av att sänka depåns och idrottsplanens höjdläge med ca 1,5 meter i förhållande till samrådsförslaget har undersökts. Idrottsplanen hamnar därmed i nivå med golven i läktarens omklädningsrum, vilket i sin tur betyder att ramper inte behövs mellan omklädningsrum och plan (jfr nedan idrottsnämndens synpunkter under rubriken ”Idrottsplatsens funktion”). En sådan sänkning försämrar emellertid att möjligheten att få in dagsljus i de delvis underjordiska depå-

lokalerna. SL anser att försämringen av dagsljusförhållandena inte blir acceptabel ur arbetsmiljösynpunkt. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det inte är rimligt att äventyra depåns drift genom brister i arbetsmiljön, som kan förutses redan i planeringsstadiet.

Kontoret föreslår istället att idrottsplanen och underliggande bussdepå sänks med 0,7 meter i förhållande till samrådsförslaget. Förslaget innebär att planens höjs med 2,5 meter i förhållande till dagens nivå, istället för drygt tre meter. En sådan lösning medför ett mindre ingrepp i stads- och parkmiljön. Glasytorna i fasaderna mot Nordenflychtsvägen blir samtidigt tillräckligt höga för att synliggöra verksamheten mot omgivningen. Ledningsförläggningen under de framtida gatorna underlättas väsentligt. SL bedömer att förslaget ger acceptabla dagsljusförhållanden i bussdepå.

Idrottsplatsens funktion

Idrottsnämnden framhåller att samrådsförslaget innebär att den framtida idrottsplanen kommer att ligga betydligt högre än läktarbyggnadens golvnivå. Den utvändiga ramplösning som föreslås är svårskött. Med hänsyn till tillgängligheten för rörelsehindrade bör läktarbyggnadens bottenplan ligga i nivå med idrottsplanen. Ett oavvisligt krav, om idrottsplanen placeras högre än läktarbyggnadens nuvarande golvnivå, är att läktaren också höjs så att golvnivån inte hamnar under planen. En sådan åtgärd är såväl tekniskt som ekonomiskt rimlig.

Stadsbyggnadskontoret har ovan förespråkat att bussdepåns och idrottsplanens nivå sänks med 0,7 meter i förhållande till samrådsförslaget. En sådan sänkning innebär att den framtida idrottsplanen hamnar ca 0,8 meter ovanför golvnivån i läktarens omklädningsrum, om läktarbyggnaden bevaras i sitt nuvarande läge. Den knappt midjehöga nivåskillnaden som då kvarstår kan överbryggas med en ca 20 meter lång ramp som uppfyller stadens krav på tillgänglighet.

Idrottsförvaltningen anser att en utvändig ramp mellan läktare och plan innebär en funktionellt sett dålig lösning, även om nivåskillnaden som rampen överbryggas är liten. Enligt idrottsförvaltningens uppfattning behövs ytterligare studier innan läktarens framtida höjdnivå bestäms.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att skötseln av en utvändig ramp på platsen inte behöver bli orimligt betungande, i synnerhet då idrottsplatsen är stängd vintertid. Att höja läktaren med 0,8 meter skulle medföra ökade kostnader och ingrepp i den kulturhistoriskt värdefulla byggnaden. Ramper måste vidare anordnas eller marknivåerna ändras på läktarens baksida, mot slottsallén, för att byggnadens entréer åt detta håll ska bli tillgängliga. Kontoret förordar därför inte att läktarens höjs. Utgångspunkten för de fortsatta studierna bör således vara att klargöra möjligheterna att minska den utvändiga nivåskillnaden mellan läktare och idrottsplan, utan att läktaren höjs. Det kan t.ex. vara möjligt att anordna en invändig ramp i läktaren, som gör att den utvändiga rampen inte behövs eller kan göras kortare. Med hänsyn till arbetsmiljön i depå är det inte ett alternativ att sänka golvnivån i bussdepåns uppställningshall ytterligare. En lösning i frågan ska finnas till utställningen av planförslaget.

Värdefulla träd

Kungsholmens stadsdelsnämnd, skönhetsrådet, stadsmuseet m.fl. framhåller att den trädrad med lindar som idag omger delar av idrottsplatsen har ett stort karaktärsskapande värde i stadsbilden. Förslaget bör utformas så att träden kan bevaras. *Miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafikkontoret m.fl.* lyfter fram förslagets negativa konsekvenser för områdets värdefulla träd, i första hand de gamla ekarna sydost om idrottsplatsen. Planhandlingarna är otydliga vad gäller konsekvenserna för träden.

Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att den lindrad som omger två av idrottsplatsens sidor har en positiv betydelse för miljön. En konsekvens av förslaget är att lindarna behöver fällas, eftersom de står inom det markområde där bussdepån ska förläggas. Kontoret konstaterar att såväl bussdepån som idrottsplanen har bestämda funktionsmått, vilket innebär att de inte kan krympas. Om lindarna ska bevaras på lång sikt måste idrottsplanen med underliggande depå flyttas flera meter i sidled. En sådan flytt innebär att betydande negativa konsekvenser för de gamla ekarna öster om idrottsplatsen samt ett stort intrång i parkaxeln från Kristinebergs slott. Läktaren skulle vidare behöva flyttas och parkytorna minska. Kontoret förordar inte en sådan lösning. Möjligheterna att ersätta lindarna med nya träd och att flytta dem till nya platser i området bör undersökas i det fortsatta arbetet.

Under planarbetet har stora insatser gjorts för att placera och utforma bussdepån så att negativa konsekvenser för det värdefulla ekbeståndet sydost om idrottsplatsen minimeras. Åtgärder för att skydda träden under byggtiden ska regleras i stadens exploateringsavtal och byggherrens entreprenadkontrakt. När det gäller de långsiktiga konsekvenserna för ekarna är en viktig slutsats att ju mindre sprängning som behövs vid byggandet, ju mindre blir de långsiktiga riskerna för träden. Eftersom det underjordiska bergets exakta läge inte är känt, finns en viss osäkerhet när det gäller behovet av sprängning och därmed också konsekvenserna för ekarna. Kontoret avser att i det fortsatta planarbetet fördjupa och förtydliga beskrivningen av projektets konsekvenser när det gäller värdefulla träd.

Gatubredder och cykelbanor

Trafikkontoret framhåller att det längs "Kristinebergs slottsväg" kommer att finnas idrottsanläggning, bostäder, kontorshus, butiker m.m. Gatan kommer inte att upplevas som en lugn bostadsgata, utan som en livlig genomfartsgata. Idrotts- och parkanläggningarna medför att många barn kommer att röra sig gående och cyklande i området. Elersvägen kommer att bli ett viktigt stråk för gång- och cykeltrafik. Behovet av cykelfält eller cykelbanor måste därför undersökas i det fortsatta planarbetet.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att ett cykelvägnät föreslagits i programmet för Nordvästra Kungsholmen. Enligt programmet ska vissa gator utgöra huvudcykelstråk och där ska separata cykelbanor anläggas, om tillräckligt utrymme finns. På lokalgatorna mellan kvarteren ska cykling däremot ske i blandtrafik. I trafiknämndens cykelplan för innerstaden framgår att cykling i blandtrafik

accepteras på lokalgator med liten biltrafik och där hastigheten är begränsad till 30 km/timmen.

Det gatunät som redovisades vid samrådet har utformats i enlighet med programmet, dvs. utan cykelbanor på lokalgatorna. Med anledning av trafikkontorets remissvar har konsekvenserna av att anlägga cykelbanor studerats. Stadsbyggnads-, exploaterings- och trafikkontoren har därefter dragit följande gemensamma slutsatser.

När det gäller Elersvägen medför en cykelbana, om gatans breddmått behålls, att gatan måste enkelriktas och att kantstensparkeringsomöjliggörs. Detta strider mot en grundläggande målsättning för området: att kvarteren ska nås från alla sidor genom dubbelriktade normalgator med två körfiler, gångbanor och kantstensparkeringsomöjliggörs. Då gatan utformas för 30 km/timmen, inte ingår i det övergripande cykelnätet samt har små trafikmängder bedöms att behovet av separat cykelbana vara begränsat. Om det i framtiden visar sig att en cykelbana behövs, kan den rymmas om gatusektionen utformas enligt ovan.

”Kristinebergs slottsväg” har utformats för att rymma generösa trottoarer med träd på gatans östra sida. Det är inte möjligt att anlägga en cykelbana inom gatusektionen utan att övriga funktioner blir kraftigt underdimensionerade. Gatan kan inte breddas mot Essingeleden, där säkerhetsavstånd och funktionsmått för idrottshall styr dess placering. Om gatan breddas mot väster påverkas de planerade bostadskvarteren på Kristinebergshöjden, vilket skulle behöva ”kompenseras” genom att parkmarken minskar. Kontoren bedömer, mot ovanstående bakgrund och då gatan ska utformas för 30 km/timmen, att gatusektionen inte bör breddas för att rymma en separat cykelbana.

Stadsbyggnadskontorets sammanfattande bedömning

Det aktuella området har ett mycket centralt läge i Stockholm. Trots detta uppfattas stadsmiljön idag som relativt torftig och stadslivet som ”lågintensivt”. Bussdepåns långsträckta, låga och slutna fasader ger ett monotont, avvisande och storskaligt intryck. Anläggningen ligger därtill nedsänkt flera meter i förhållande till Lindhagensgatan. Det lokala gatunätet har bristande tillgänglighet eftersom den inhägnade depån förhindrar passager inom ett stort område.

Huvudsyftet med planförslaget är att lägga grunden för en bra stadsmiljö i området. Genom förslaget frigörs mark för framtida gator och kvarter, samtidigt som de viktiga verksamheterna vid bussdepå och idrottsplats kan vara kvar. Den planlagda parkmarken ökar och tillgängligheten till parkytorna förbättras. Den nya bebyggelsen längs Essingeleden blir ett bullerskydd för den framtida parken. Genom att integrera bostäder, kontor och andra verksamheter skapas förutsättningar för en levande stadsmiljö med bra underlag för lokal service. Stadsmiljön blir livligare och tryggare när de stora, slutna industrikvarteren öppnas upp och ersätts med mer varierad bebyggelse.

Behovet av mark för bostäder och kontor i centrala delar av Stockholm är stort. Planförslaget bidrar till att tillgodose detta behov genom att möjliggöra ett effektivare markutnyttjande. Genom ombyggnaden av Kristinebergsmotet och flytten

av Hornsbergs bussdepå skapas förutsättningar för ca 1000 nya bostäder och ca 120 000 kvadratmeter nya kontor. Förslaget innebär därmed en god hushållning med de begränsade markresurserna i centrala Stockholm.



Fotomontage över nordvästra Kungsholmen (illustration: CAP AB)

Det bearbetade förslaget innebär att bussdepån får en 1,5 – 4 meter hög gavelfasad mot Nordenflychtsvägen. På platsen finns idag ett högt träplank som delvis döljer idrottsplatsen från gatan. Kontoret anser att det är en positiv princip att integrera verksamheter i stadsmiljön. Bussdepån fyller vidare en viktig funktion för kollektivtrafiken i innerstaden. Det finns därför ingen anledning att försöka gömma undan bussdepån i stadsbilden. Kontoret bedömer således att det finns positiva aspekter med att ersätta dagens plank med en glasfasad, genom vilken bussdepåns verksamhet synliggörs. Förslaget kan också bidra till ökad trygghet i gatumiljön nattetid.

Kontoret bedömer sammanfattningsvis att det finns mycket starka allmänna intressen som talar för planförslaget, varför huvuddragen bör ligga fast. I vissa avseenden finns skäl att justera förslaget, t.ex. att sänka bussdepåns och idrottsplanens framtida höjdläge på det sätt som föreslås ovan. I det fortsatta arbetet är det mycket viktigt att säkerställa en hög arkitektonisk kvalitet på bebyggelsen och de allmänna platserna. Detta är avgörande för att ambitionen att integrera verksamheter och bostäder till en attraktiv stadsmiljö ska lyckas.

Tidplan

Utställning av planförslaget beräknas ske under hösten 2011. Detaljplanen bör kunna antas av kommunfullmäktige under första kvartalet 2012.

SLUT